മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ഇതു സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് ഒരു കാര്യം പറയാനുണ്ട്. GIM വഴി കേരളത്തിലെ വ്യവസായ വികസനത്തിന് മൂലധന നിക്ഷേപത്തിന് ഏറ്റവും പ്രയോജനകരമായ ഒരു അന്തരീക്ഷമുണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. പൂർത്തിയായ പ്രോജക്ടുകൾ, പണി നടന്നുവരുന്ന പ്രോജക്ടുകൾ, വരുമെന്ന് ഉറപ്പായ പ്രോജക്ടുകൾ എന്നിവയുടെ വിശദാംശങ്ങളാണ് മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ജിം ഉണ്ടാക്കിയ നിക്ഷേപ അനുകൂല സാഹചര്യങ്ങളെത്തുടർന്ന് കഴിഞ്ഞ രണ്ടുവർഷത്തെ ശ്രമഫലമായി 49,000 കോടി രൂപയുടെ വിവിധ പ്രോജക്ടുകളാണ് വിവിധ ലിസ്റ്റുകളിലുള്ളത്. ഈ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ 30,000 കോടി രൂപയുടെ investment എങ്കിലും ഈ ഒരു വർഷംകൊണ്ട് കേരളത്തിൽ വരുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ 91.

ബസ് ചാർജ് വർദ്ധന

*2 [91] ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി:
" എ. സി. മൊയ്തീൻ:

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ. എസ്. ആർ ടി. സി. ഫാസ്റ്റ്, സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് ബസുകളുടെ നിലവിലുള്ള യാത്രാനിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; എങ്കിൽ അതു സംബന്ധിച്ച വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) യു. ഡി. എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം കെ. എസ്. ആർ ടി. സി. എത്ര തവണ ബസ്ചാർജ് വർദ്ധന വരുത്തുകയുണ്ടായി;

(സി) ചാർജ് വർദ്ധനവുകൾവഴി കെ. എസ്. ആർ ടി. സി. യുടെ വരുമാനത്തിൽ ആനുപാതികമായ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) കെ. എസ്. ആർ ടി. സി.-യുടെ ബസ് സർവീസ് വഴിയുള്ള വരുമാനവും ചെലവും സംബന്ധിച്ച് ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ലഭ്യമായ വിശദാംശങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ): സർ,

(എ) കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോൾ ഓർഡിനറി ബസുകൾക്ക് മാത്രമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. മറ്റു ബസുകൾക്ക് നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

(ബി) ഓർഡിനറി ബസുകൾക്ക് രണ്ടുപ്രാവശ്യവും മറ്റു ബസുകൾക്ക് ഒരു പ്രാവശ്യവും ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

(സി) ഇല്ല.

(ഡി) 2005 ജനുവരിമാസം 69.12 കോടി രൂപ വരവും 77.70 കോടി രൂപ ചെലവുമാണ്.

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഉത്തരത്തിൽ ചെറിയ ഒരു നിരാശ ഉള്ളതായി തോന്നുന്നു. കഴിഞ്ഞ തവണ ഓർഡിനറി ബസുകൾക്കേ ചാർജ് കൂട്ടിയുള്ളുവെന്ന് പറഞ്ഞു. മറ്റൊരു കാര്യം രണ്ടുപ്രാവശ്യം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ നഷ്ടം പരിഹരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. യുക്തിസഹമല്ലാത്ത തരത്തിൽ ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചതിന്റെ ഫലമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിലാണ്. ഉദാഹരണമായി ചില പ്രത്യേക സ്ഥലത്തിന്റെ തീവണ്ടിചാർജും, ബസ് ചാർജും തമ്മിൽ നോക്കിയാൽ ഒരു കാര്യം മനസ്സിലാകും-തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും എറണാകുളത്തേക്കുള്ള തീവണ്ടിക്കൂലിയും ബസ്ചാർജും കൂടി നോക്കിയാൽ ബസിന് 102 രൂപയും തീവണ്ടിക്ക് 65 രൂപയുമാണ്. അതുപോലെ Prestigious Train ആയ ശതാബ്ദിക്ക് വെറും 92 രൂപയേ ഉള്ളൂ. ഇത്തരത്തിൽ അയുക്തമായ ചില വർദ്ധനവുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ മറ്റൊരു കാര്യം, ചാർജ് വർദ്ധന വരുമ്പോഴേക്കും സാധാരണക്കാരെ ബാധിക്കാതിരിക്കാനാണ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതനുസരിച്ചാണെങ്കിൽ ഓർഡിനറി ചാർജാണ് ആദ്യം കൂട്ടിയത്. ചെറിയ ഒരു നിർദ്ദേശം ഞാൻ അങ്ങയുടെ മുൻപിൽ വയ്ക്കുകയാണ്. വളരെ ഭാവനാപൂർണ്ണമായി പുനഃസംഘടിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ശക്തമായ ധാരണയുള്ള ഒരാളെന്ന നിലയിൽ ഒരു നിർദ്ദേശം അങ്ങയുടെ മുൻപിൽ വയ്ക്കുകയാണ്. KSRTC-യിൽ അത് ഒന്നു പരീക്ഷിച്ചുനോക്കുമോ; തീവണ്ടിക്ക് സീസൺ ടിക്കറ്റ് ഏർപ്പെടുത്താറുണ്ട്. അത് ഒരുമാസത്തേക്കോ രണ്ടുമാസത്തേക്കോ ഒക്കെയാണ്. അതുപോലെ KSRTC-യിൽ 3 മാസത്തേക്ക് ഒരു ചെറിയ കിഴിവ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് സ്ഥിരം യാത്രക്കാർക്ക് സീസൺ ടിക്കറ്റ് ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് പരീക്ഷിക്കുമോ; അതാണ് എനിക്കറിയേണ്ടത്;

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സർ, KSRTC ഭംഗിയായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിന് വരുമാനം ആവശ്യമാണ്. സീസൺ ടിക്കറ്റ് ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ സ്വാഭാവികമായും KSRTC-യ്ക്ക് ഇന്ന് കിട്ടുന്ന വരുമാനത്തിൽ കുറവ് വരും. മൂന്നുമാസത്തെ തുക അഡ്വാൻസായി കിട്ടുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കുറച്ചുതുക പലിശയില്ലാതെ കിട്ടും എന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യം ആണ്, എങ്കിൽപോലും KSRTC-യ്ക്ക് വരുമാനം കുറയും എന്നുള്ള കാരണത്താൽ ആ നിർദ്ദേശം തൽക്കാലം പരിഗണിക്കാൻ നിർവാഹമില്ല.

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: അടുത്ത ചോദ്യം കുറച്ചു പ്രാദേശികമാണ്. വെഞ്ഞാറമൂട്ടിൽ 1998-99-ൽ പുതിയ ഒരു ബസ് ഡിപ്പോ വന്നു. അത് നേരിട്ട് കണ്ടിട്ടുണ്ടാവും. പക്ഷെ ഇന്നും അവിടെ ഒരു ഫെയർസ്റ്റേജ് ഇല്ല. അപ്പോൾ കൊട്ടാരക്കരനിന്ന് ഒരാൾ വെഞ്ഞാറമൂട്ടിലേക്ക് യാത്രചെയ്യാൻ തിരുവനന്തപുരത്തിനുള്ള ടിക്കറ്റ് എടുക്കണം. ഈ അനീതി പരിഹരിക്കാൻ വെഞ്ഞാറമൂട് ഡിപ്പോയിൽ ഒരു ഫെയർസ്റ്റേജ് അനുവദിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റിന് സാധാരണ 20 കി. മീ. ആണ് ഒരു ഫെയർസ്റ്റേജിന്റെ ഡിസ്റ്റൻസ് ആയി പരിഗണിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാലും വെഞ്ഞാറമൂട്ടിൽ ഒരു ഫെയർസ്റ്റേജ് അനുവദിക്കാൻ പറ്റുമോ എന്ന് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സാമൂഹ്യബാധ്യതയുള്ള ഒരു സ്ഥാപനം എന്ന നിലയ്ക്ക് നിരവധി യാത്രാസൗജന്യങ്ങൾമൂലം KSRTC-യ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്താൻ ഇന്ന് സർക്കാർ യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. വായ്പകൾക്ക് ജാമ്യം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിൽക്കണമെങ്കിലും സർക്കാർ അതിന് തയ്യാറാകുന്നില്ല. KSRTC-യെ കടക്കെണിയിൽപ്പെടുത്തി തകർക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഈ സമീപനത്തിൽനിന്നും മാറി, യാത്രക്കാർക്ക് അമിതമായ ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്താതെ മൂലധന നിക്ഷേപം നടത്തി ഈ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് വളരെയേറെ പരിമിതികൾ ഉണ്ട്. സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി വച്ചുകൊണ്ട് KSRTC-യെ അധികമായി സഹായിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യമാണ്. ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നു ലോണെടുത്ത് KSRTC-യുടെ കാര്യങ്ങൾ നടത്തുന്നത് ഒരു പുതിയ സംഭവം അല്ല. എത്രയോ വർഷങ്ങളായി അത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. എന്തായാലും ഗവൺമെന്റിനെക്കൊണ്ട് KSRTC-യെ സഹായിക്കാൻ കഴിയുന്നതിന്റെ പരമാവധി സഹായങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: ഡീസൽവില വർദ്ധനവിലൂടെ സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന അധിക വരുമാനത്തിൽനിന്ന് KSRTC-യ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ? Railway, Water Authority, Electricity Board തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് വിൽപ്പന നികുതിയിൽ കുറവ് ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന സമീപനം സർക്കാരിനുണ്ട്. ആ രീതിയിലുള്ള ഒരു സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയും അങ്ങനെ KSRTC-യ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ഞാൻ തൊട്ടുമുമ്പ് പറഞ്ഞതാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇന്നത്തെ ധനസ്ഥിതി അനുകൂലമല്ല. ഗവൺമെന്ററിന് KSRTC-യെ സഹായിക്കാൻ കഴിയുന്നതിന്റെ പരമാവധി സഹായം നൽകുകയാണ്.

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: KSRTC-യിൽ സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ചാർജാണ് ഓർഡിനറി ബസിൽ വാങ്ങിക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത് ഹൈവേറ്റ് മേഖലയിലെ ബസ് മുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയല്ലേ; ഓർഡിനറി ബസ് ചാർജ് കൂടുതലായതുകൊണ്ട് അത് നിർത്തേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടാവുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അതു പരിശോധിക്കുന്നതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; സ്ഥിരം യാത്രക്കാരും ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഓർഡിനറി ബസിൽ യാത്രചെയ്യുന്നവരാണ്. ഇത്തരം ഒരു പരിതസ്ഥിതി യാത്രക്കാർക്ക് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കും. ഇക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ എങ്ങനെയാണ് ഇത് പറഞ്ഞതെന്നറിയില്ല. ഒരു സ്ഥലത്തും ഓർഡിനറി ബസുകൾക്ക് സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റിനേക്കാൾ ചാർജ് വർദ്ധിക്കാൻ സാധ്യതയില്ല. ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് അങ്ങനെ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയാൽ അടിയന്തിരമായി പരിഹരിക്കാം. ചാർജുകൾ തമ്മിൽ വലിയ വ്യത്യാസമുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള ഏതെങ്കിലും സ്ഥലം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാൽ തീർച്ചയായും അത് പരിശോധിക്കാം.

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് റൂൾ അനുസരിച്ച് ഓർഡിനറി ബസിന് 140 കി. മീറ്ററിൽ അധികം ദൂരം ഓടാൻ അനുവാദം കൊടുക്കാൻ പാടില്ല എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. പക്ഷെ ദീർഘദൂര ഓർഡിനറി ബസുകൾ ഇഷ്ടംപോലെ നിയന്ത്രണമില്ലാതെ സംസ്ഥാനത്ത് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുകൊണ്ടുതന്നെ KSRTC-ബസിന് ചാർജ് കൂട്ടാൻ നിർബന്ധിക്കപ്പെടുകയാണ്. സ്വകാര്യ പാരലൽ സർവ്വീസ് നിർത്തലാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സ്വകാര്യ പാരലൽ സർവ്വീസുകൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്, കഴിഞ്ഞ കുറേ ദിവസങ്ങളായി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ പാരലൽ സർവ്വീസ് തടയുന്നതിനുള്ള ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്നത്തെ പത്രത്തിലും അതിനെക്കുറിച്ചുള്ള വാർത്തയുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സാധാരണയായി KSRTC ബസുകളുടെ ചാർജ് വർദ്ധനവ് എന്തു മാനദണ്ഡത്തിലാണ് തീരുമാനിക്കുന്നത്; ഡീസൽ ചാർജിന്റെയും Spare Parts-ന്റേയും വർദ്ധനവിന്റെ ആനുപാതികമായിട്ടാണോ ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ കഴിഞ്ഞപ്രാവശ്യം ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനു ശേഷം ഡീസലിന്റേയും Spare Parts-ന്റേയും വിലയിലുണ്ടായ കുതിച്ചുകയറ്റം KSRTC-യുടെ വരവുചെലവുകളെ എങ്ങനെ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സാധാരണ KSRTC ബസുകൾ നഷ്ടമില്ലാത്ത രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ ആവശ്യമായ ചാർജ് ആണ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത്. പക്ഷെ പലപ്പോഴും പൊതുജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് നഷ്ടം നികത്തത്തക്ക രീതിയിലുള്ള ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാറില്ല. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ഓർഡിനറിക്ക് വെറും 7 പൈസയുടെ വർദ്ധനവേ വരുത്തിയിട്ടുള്ളു. പക്ഷെ യഥാർത്ഥ proposal അതല്ലായിരുന്നു. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ച് വളരെ കുറച്ചു ചാർജ് മാത്രമേ വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളു.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: KSRTC-യുടെ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കണം എന്ന കാര്യത്തിൽ ആർക്കും തർക്കമില്ല, വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്, ബസ്ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുപകരം ലാഭകരമായിട്ടുള്ള റൂട്ടുകൾ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന രീതി KSRTC അവലംബിക്കണം. ഉദാഹരണമായി തൃശ്ശൂർ-കണ്ണൂർ റൂട്ടിൽ അരമണിക്കൂർ ഇടവിട്ട് Town to Town Service ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് വളരെ ലാഭകരവും കൂടുതൽ ആളുകൾ ഉണ്ടായിരുന്ന ഒരു Service ആയിരുന്നു. അത് പൂർണ്ണമായും നിർത്തലാക്കി. തൃശ്ശൂർ ബസ് സ്റ്റാന്റിൽ, കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തേക്ക് പോകണമെങ്കിൽ എത്രയോ നേരം നിൽക്കേണ്ട ഒരു സ്ഥിതിയാണ് ഇന്നുള്ളത്. ഇത്തരം സർവ്വീസുകൾ പുനഃരാരംഭിക്കുന്നതിനും പ്രത്യേകിച്ച് മലബാർ മേഖലകളിൽ കോഴിക്കോട്, വയനാട് സർവ്വീസ് ആണ് KSRTC-യുടെ Prestigious Service. താമരശ്ശേരി, തൊട്ടിൽപ്പാലം, വടകര ഡിപ്പോകളിൽ ആവശ്യത്തിന് ബസ് ഇല്ല. മലബാർ മേഖലയോട് പൊതുവിൽ കാണിക്കുന്ന അവഗണന അവസാനിപ്പിച്ച് പുതിയ റൂട്ടുകൾ തെരഞ്ഞെടുത്ത് ലാഭകരമാക്കാൻ വേണ്ട നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: മലബാർ മേഖലയോട് അവഗണന ഉണ്ടെന്നുപറഞ്ഞത് ശരിയല്ല, അങ്ങനെ പ്രത്യേകിച്ച് യാതൊരു അവഗണനയുമില്ല. സ്വകാര്യ ബസുകൾ വളരെ കൂടുതൽ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ Transport ബസുകൾ കൂടി ഓടിച്ച് നഷ്ടം വരുത്തുന്ന സ്ഥിതി ഒഴിവാക്കാൻ ആ ഭാഗങ്ങളിൽ ചിലപ്പോൾ ബസുകൾ കുറയ്ക്കാറുണ്ട്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. Town to Town Service കൾ വളരെ ലാഭകരമാണ്. Town to Town Service-കൾ കുറേക്കൂടി മെച്ചപ്പെടുത്തി കൂടുതൽ ബസുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: അങ്ങ് ഇവിടെ നൽകിയ ഉത്തരത്തിൽ, (ഡി)-ൽ ജനുവരി 2005-ൽ 69.12 കോടി രൂപ വരുമാനവും 77.7 കോടി രൂപ ചെലവുമാണെന്നു പറഞ്ഞു. 8 കോടി രൂപ നഷ്ടത്തിൽ ആണ്. പാരലൽ സർവ്വീസുകൾ കുറച്ചു നിയന്ത്രിക്കണം, ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളും Inter State Service-കളും കൂടുതൽ ആരംഭിക്കണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ കൂടുതൽ ബസ് ഓടിക്കുകയും Town to Town Service കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്താൽ വരുമാനം കൂട്ടാനും നഷ്ടം കുറയ്ക്കാനും സാധിക്കുകയില്ലേ; അതിന് പ്രത്യേക സംവിധാനത്തെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ ഇപ്പോൾതന്നെ ആരംഭിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ Town to Town Service -കൾ കൂടുതൽ ശക്തമാക്കി, ഇന്നുള്ളതിനേക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. KSRTC ലാഭകരമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ പല നടപടികളും സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഫലം കണ്ടുതുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്, ഇപ്പോൾതന്നെ വരുമാനത്തിൽ അൽപ്പം വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: മലബാറിനോട് യാതൊരു അവഗണനയുമില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്. പക്ഷെ ഒരു കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത് , ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ മലബാർ ഭാഗത്തുള്ള വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൺസെഷൻ അനുവദിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് എല്ലാ പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളിലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിലും കൺസെഷൻ അനുവദിക്കണം എന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു പൊതു പോളിസിയാണ്. എന്തുകൊണ്ടാണ് മലബാർ ഭാഗത്തെ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ കൺസെഷൻ അനുവദിക്കാത്തത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച ഗവൺമെന്റ് നിലപാട് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: അങ്ങനെ പൂർണ്ണമായും കൺസെഷൻ അനുവദിക്കാതിരുന്നില്ല. ചില പ്രത്യേക ഭാഗങ്ങളിൽ കൺസെഷൻ കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള പരാതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പരാതി കിട്ടിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആ സ്ഥലങ്ങളിൽ കൺസെഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ചാർജെടുത്തതിനുശേഷം എല്ലാ ജില്ലകളിലേയും എം. എൽ. എ.-മാരെ വിളിച്ചുവരുത്തി ശക്തമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചതിന് പ്രത്യേകം നന്ദിയുണ്ട്. എനിക്കു ചോദിക്കാനുള്ളത് , ബസ്സ് ചാർജ് വർദ്ധനവില്ലാതെ തന്നെ നഷ്ടം നികത്താൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതിനു ഒട്ടേറെ തെളിവുകൾ ഉണ്ട്. ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് നിർത്തലാക്കുകയും റ്റി. റ്റി. സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തപ്പോൾ കളക്ഷൻ പഴയതിനേക്കാൾ കൂടിയിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല അന്യ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നമ്മളെക്കാൾ ചാർജ് കുറവാണ്; അവർ ലാഭത്തിലുമാണ്. അവരെക്കാളും കൂടുതൽ ചാർജ് ഈടാക്കുന്ന കേരളത്തിൽ നഷ്ടം എന്നു പറയുന്നത് വിരോധാഭാസമാണ്. അതു പരിശോധനയ്ക്കു വിധേയമാക്കണം. പ്രത്യേകിച്ച്

മലബാർ ഭാഗത്ത് പാട്ടബസ്സുകളാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. മഴയാണെങ്കിൽ ബസ്സിൽ കയറിയാൽ കുളിക്കേണ്ട അവസ്ഥയാണുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഈ പാട്ടബസ്സ് ഒഴിവാക്കി നല്ല ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തണം. ചാർജ്ജു കൂട്ടാതെ പഴയ ചാർജ്ജുതന്നെ തുടരാനുള്ള നിലപാടു സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങു തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ:</u> സ്പെയർ പാർട്ട്സിന്റേയും ഡീസലിന്റേയും വില ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാതെ മുമ്പോട്ടുപോകാൻ സാധ്യമല്ല. മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങൾ കുറെക്കൂടി ലാഭകരമായി സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, അതാതു ഗവൺമെന്റുകൾ അവിടത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടു കോർപ്പറേഷനെ സഹായിക്കാൻ മുന്നോട്ടുവന്നതുകൊണ്ടും കൂടുതൽ സഹായം ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടുമാണ് കുറെക്കൂടി മെച്ചമായി അവർക്ക് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയുന്നത്. ഇവിടെയും ചെലവുകുറച്ച് വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ധാരാളം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പഴയ ബസ്സുകൾ മാറ്റുന്ന കാര്യം ഇവിടെ പറഞ്ഞു, പുതിയ ബസ്സുകൾ ബോഡി ചെയ്തുവരുന്ന മുറയ്ക്ക് ഈ ഭാഗത്തേയ്ക്ക് കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ നൽകാൻ ശ്രമിക്കാം.

<u>ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ:</u> മലബാറിനോട് പ്രത്യേകിച്ച് അവഗണനയൊന്നുമില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. അസംബ്ലിയിൽ അങ്ങേയ്ക്ക് ഇങ്ങനെ പറയാം. പക്ഷെ, അനുഭവത്തിൽ, ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി അടക്കം പറഞ്ഞ വസ്തുതകൾ കണക്കിലെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ, എന്റെ ജില്ലയിലെ കണ്ണൂർ ഡിപ്പോ, പയ്യന്നൂർ ഡിപ്പോ തുടങ്ങിയവ കഴിഞ്ഞ രണ്ടുമൂന്നു വർഷമായി നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിയെ സംബന്ധിച്ച്, ഈ നിയമസഭയിൽ സബ്മിഷനിലൂടെയും ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെയും ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. സ്റ്റാഫുണ്ടെങ്കിൽ ബസ്സില്ലാ, ബസ്സുണ്ടെങ്കിൽ സ്റ്റാഫില്ല. കുറെ ബസ്സുകൾ കട്ടപ്പുറത്താണ്. അത് നന്നാക്കാനുള്ള സംവിധാനമില്ല. മാത്രവുമല്ല പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിലേക്ക്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് അനുവദിച്ച ഒരു റൂട്ട്, ഈ അടുത്ത ദിവസങ്ങളിൽ റദ്ദുചെയ്യുകയുണ്ടായി. കാരണം അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്, അങ്ങനെ റൂട്ട് അനുവദിച്ചാൽ ബസുംകൂടി എം. എൽ. എ. കൊണ്ടുവരേണ്ടിവരുമെന്ന് പറഞ്ഞ് ആ റൂട്ട് റദ്ദുചെയ്യുകയാണുണ്ടായത്. രണ്ടാഴ്ച ഓടാതിരിക്കുക, എന്നിട്ട് രണ്ടുദിവസം ഓടുക, ഇതിന്റെ പിന്നിൽ ഒരു സർക്കാർ അനുകൂല ജീവനക്കാരനുണ്ടെന്നാണ് അവിടെനിന്നും കിട്ടിയിട്ടുള്ള വിവരം. അങ്ങ് ഈ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കണം. ഇന്ന് കണ്ണൂർ-പയ്യന്നൂർ ഡിപ്പോകൾ നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിനും ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽ ബസ്സ് അനുവദിക്കുന്നതിനും നിർത്തലാക്കിയ റൂട്ടുകളിൽ ബസ്സ് അനുവദിക്കുന്നതിനും അങ്ങ് ഉത്തരവിടുമോ?

<u>ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ:</u> ഞാൻ കണ്ണൂർ ജില്ലയിലും കാസർകോട് ജില്ലയിലും വന്ന് അവിടുത്തെ എം. എൽ. എ.-മാരേയും യൂണിറ്റ് ഓഫീസർമാരേയും കണ്ട് യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ചർച്ച് നടത്തുകയുണ്ടായി. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എല്ലാ ഡിപ്പോകളിലും ആവശ്യമായ സ്പെയർ പാർട്ട്സും സ്റ്റാഫും നൽകുന്നതിന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തീരുമാനിച്ചു. അത് നൽകിയിട്ടുമുണ്ട്. സർവ്വീസ് കുറെക്കൂടി കാര്യക്ഷമ മായിട്ടാണ് ഇപ്പോൾ മുമ്പോട്ടു പോകുന്നത്. ഇനിയും ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുമായി ചർച്ച ചെയ്യാം. ആ ഭാഗങ്ങളിൽ കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ ആവശ്യ മുണ്ടെങ്കിൽ അതനുവദിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ: വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ യിൽപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. വിദ്യാർത്ഥികളുടെ കൺസെഷൻ സംബന്ധിച്ച പ്രശ്നം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇടുക്കി ജില്ലയിൽ വിദ്യാർത്ഥി കൾക്ക് ഒരു കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ ബസ്സിലും കൺസെഷൻ നിലവിലി ല്ലെന്നുള്ളതാണ് സത്യം. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സിൽ കൺസെഷൻ കൊടു ക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി. ഇത് വിവേചനപരമായ ഒരു തീരുമാന മാണ്. ഞാൻ ഇക്കാര്യം പല തവണ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടു ത്തിയപ്പോൾ അനുഭാവപൂർവ്വം പരിഗണിക്കാമെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. താമസിയാതെ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനമെടുത്ത്, വിദ്യാർത്ഥികളുടെ അവകാശം എന്ന നില യിൽകണ്ട് ലാഭനഷ്ടം നോക്കാതെ അവർക്കനുകൂലമായ ഒരു നിലപാടു സ്വീകരി ക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ഇടുക്കി ജില്ലയിലെ എം. എൽ. എ.-മാരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് ഈ പ്രശ്നത്തിന് അടിയന്തിര പരിഹാരമുണ്ടാക്കാം.

ശ്രീ. സാജു പോൾ: ബസ്സ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനുള്ള മുറവിളി പ്രധാനമായും ഉയരാറുള്ളത് സ്വകാര്യ ബസ്സ് ഉടമകളിൽനിന്നാണ്. എന്നാൽ യഥാർത്ഥ നിരക്കും ഗവൺമെന്റ് നിശ്ചയിക്കുന്ന നിരക്കും ഈടാക്കാതെയാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷം സ്വകാര്യ ബസ്സുകളും ഇന്ന് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇക്കാര്യം ബഹുമാന്യനായ മുൻ ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി കെ. ബി. ഗണേഷ്കുമാർ തുറന്നു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതുപോലെതന്നെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടേയും റെയിൽവെയുടേയും നിരക്കിലെ വ്യത്യാസം. ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾക്ക് റെയിൽവേ നിരക്കിനനുസൃത മായി ബസ്സ് ചാർജ്ജ് കുറച്ചും സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ നിശ്ചിത ചാർജ്ജ് ഈടാക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തിയും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന തരത്തിൽ, അതിന്റെ സംവിധാനം ശാസ്ത്രീയമായി പരിഷ്ക്കരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: റെയിൽവേ യാത്രാക്കൂലിയുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തി ക്കൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ ചാർജ്ജു വർദ്ധനവു സമയത്ത് ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ മുതൽ മുകളിലോട്ടുള്ള ബസ്സുകൾക്ക് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരിക്കലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും ചെറിയ ചാർജ്ജു വർദ്ധനവാണ് വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ പത്തുവർഷത്തിനിടയിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. നടപ്പിലാക്കിയ ഏറ്റവും ചെറിയ ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിയത്. അതു സ്വകാര്യ ബസ്സ് മുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയല്ല.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ: വളരെ ചുരുങ്ങിയ നാൾ കൊണ്ട് ഒരു പ്രഗൽഭനായ മന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയിൽ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള എല്ലാവരുടേയും വിശ്വാസം പിടിച്ചുപറ്റാൻ അങ്ങേയ്ക്കു കഴിഞ്ഞു. അതിൽ ഞാൻ അങ്ങയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം, കഴിഞ്ഞ എൽ. ഡി. എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് എത്ര പ്രാവശ്യം ബസ്സ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചുവെന്നും ഒരോ പ്രാവശ്യവും എത്ര ശതമാനമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത് എന്നും വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട ടി. എൻ. പ്രതാപൻ പറഞ്ഞ നല്ല വാക്കുകൾക്ക് ഞാൻ നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. കഴിഞ്ഞ എൽ. ഡി. എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് രണ്ടു പ്രാവശ്യം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. 19-8-1996-ൽ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. 22 ശതമാനമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. 21-10-1999-ൽ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അന്ന് 25 ശതമാനമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നതിനുശേഷം 1-10-2001-ൽ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. 25 ശതമാനമാണ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. പിന്നെ 16-9-2004-ൽ ചാർജ്ജു വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അന്നു ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾക്ക് മാത്രമാണ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. 20 ശതമാനമാണ് വർദ്ധനവ്. മറ്റു ബസ്സുകൾക്കൊന്നും ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: കാസർഗോഡ് ഡിപ്പോ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് നല്ല വരുമാനമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന ഡിപ്പോകളിൽ ഒന്നാണ്. എന്നാൽ അവിടെ ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിലടക്കം ആവശ്യത്തിന് ബസ്സ് ഓടാതിരിക്കുന്നതും കണ്ണൂർ-കാസർഗോഡ് ചെയിൻസർവ്വീസ് നിർത്തലാക്കപ്പെട്ടതും യാത്രക്കാർക്ക് നാഷണൽ ഹൈവേവഴിയും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ വഴിയുമുള്ള യാത്ര ദുരിതമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് കാസർഗോഡ്-കണ്ണൂർ ചെയിൻസർവ്വെ പുനരാരംഭിക്കുകയും ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ കൂടുതൽ ബസ്സ് അനുവദിക്കുകയും ചെയ്ത് യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ സംവിധാനമുണ്ടാകണം. ഇപ്പോഴുള്ള ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം കുറേ സ്റ്റേജുകൾ അനുവദിച്ചിരുന്നു. ആ സ്റ്റേജുകൾക്കൊന്നും ഫെയർസ്റ്റേജ് നിശ്ചയിച്ച് നൽകാത്തതുകൊണ്ട് അത്തരം ബസ്സുകളിൽ ആളുകൾ കയറുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് കാസർഗോഡ്-കാഞ്ഞങ്ങാട് ടൗൺ ടു ടൗൺ സർവ്വീസിന് ഇപ്പോൾ പാലക്കുന്നിൽ ഒരു സ്റ്റോപ്പുണ്ട്. ഡിപ്പോ കഴിഞ്ഞ് പത്തുകിലോമീറ്റർ മാറിയാണ്. പിന്നീട് 17 കിലോമീറ്റർ കൂടി കഴിഞ്ഞുള്ള സ്റ്റേജ് കൊടുത്താൽ മാത്രമേ ബസ്സിൽ യാത്രചെയ്യാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഭൂരിപക്ഷം ആളുകളും ഇത്തരം ബസ്സുകളിൽ കയറുന്നില്ല. അപ്പോൾ സ്റ്റേജ് ഇല്ലാത്തതിന്റെ ഭാഗമായി മാത്രം കയറാതിരിക്കുന്നതുമൂലം ബസ്സുകൾ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനും 20 കിലോമീറ്റർ എന്നുള്ള പരിധി മാറ്റി ഫെയർസ്റ്റേജ് പുതുതായി നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുമാവശ്യമായ അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ഫെയർസ്റ്റേജ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. എന്നാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ ആ ഫെയർസ്റ്റേജിൽ അപാകത വന്നിട്ടുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കാം. അപാകതയുണ്ടെങ്കിൽ പരിഹരിക്കാം. ഞാൻ സന്തോഷത്തോടുകൂടി പറയട്ടെ, 100 പുതിയ ബസ്സുകൾ ടൗൺ ടു ടൗൺ സർവ്വീസിന് ഇറക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും കാസർഗോഡുള്ള ടൗൺ ടു ടൗൺ സർവ്വീസ് പുനരാരംഭിച്ച് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. ടി. അഹമ്മദ് അലി: കാസർഗോഡ് ഡിപ്പോയുടെ വികസനത്തിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകമായ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സിന്റെ നിർമ്മാണം എന്ന് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമെന്നും കൂടാതെ വീതികുറഞ്ഞ റോഡുകളിൽക്കൂടി വലിയ ബസ്സ് പോകാൻ സാധിക്കാത്ത ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിൽ മിനിബസ്സുകൾ കൂടുതൽ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കുമോയെന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിശദീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: കാസർഗോഡ് ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യം ഞാൻ സന്തോഷത്തോടുകൂടി അറിയിക്കുകയാണ്.അത് ഉടൻതന്നെ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് മറ്റ് നടപടികൾ ആരംഭിക്കും. മിനി ബസ്സ് സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചതു തന്നെ പാരലൽ സർവ്വീസ് തടയുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. പക്ഷെ ആളുകൾക്ക് ഇന്ന് വളരെയേറെ പ്രിയകരമായ ബസ്സായി അത് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ അതിന് ചെറിയ ഒരു മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ ബസ്സ് സർവ്വീസുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ പാരലൽ സർവ്വീസ് തടയുന്നതിന് മാത്രമാണ് മിനി ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നതെങ്കിൽ നിലവിൽ ബസ്സ് സർവ്വീസ് ഇല്ലാത്ത റോഡുകളിൽ അതായത് വലിയ ബസ്സുകൾക്ക് പോകാൻ കഴിയാത്ത റോഡുകളിൽ അവിടത്തെ ആളുകൾക്ക് യാത്രാ സൗകര്യം നൽകുന്നതിനുവേണ്ടിയും മിനി ബസ്സ് സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് ആളുകൾക്ക് വളരെയേറെ പ്രയോജനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വരുമാനമുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ബസ്സ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ബസ്സ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാതെതന്നെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്ന പല ഷെഡ്യൂളുകളും കൃത്യമായി സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. ഒട്ടനവധി ഡിപ്പോകളിലും മഹാഭൂരിപക്ഷം ബസ്സുകളും സ്പെയർപാർട്ട്സും ആവശ്യത്തിന് ജീവനക്കാരുമില്ലാത്തതിന്റെ ഫലമായി സർവ്വീസ് നടത്താതിരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കനത്ത നഷ്ടം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വരുന്നുണ്ട്. റഗുലർ സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഷെഡ്യൂളുകൾക്ക് മുൻപ് പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകൾ റൂട്ട് വാങ്ങിയിരുന്നു. അങ്ങനെ റൂട്ട് വാങ്ങുമ്പോൾ ടൈം ഷെഡ്യൂളിൽ പോകുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ ജീവനക്കാർ വേണ്ടത്ര ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കപ്പെടാത്തതുകൊണ്ട് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ വരുമാനം കുറഞ്ഞുവരുന്നുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ബസ്സ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഡീസലിന്റെ വില ഏഴ് പ്രാവശ്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഡീസലിന്റെ വില ഒരു രൂപ വർദ്ധിച്ചാൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ഒരു കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം ഒരുമാസമുണ്ടാകും. അപ്പോൾ ഡീസലിന്റെ വില ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ തീർച്ചയായും വർദ്ധനവ് നടപ്പാക്കാതിരിക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. പിന്നെ ഇവിടെ പറഞ്ഞത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ ടൈമിനെക്കുറിച്ചാണ്. സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾക്ക് സമയം നിശ്ചയിച്ചുകൊടുക്കുന്നത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റല്ല. എന്തായാലും

അത് പ്രത്യേകം പരിശോധിക്കാം. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ഉപദ്രവമുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളെ സഹായിക്കുന്ന ഒരു നടപടിയും ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുകയില്ല.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: കൊച്ചിയിലേയ്ക്ക് വരുന്ന ബസ്സുകൾ അരൂരിൽനിന്ന് ഇടക്കൊച്ചി, തോപ്പുംപടി, എറണാകുളം, പാലാരിവട്ടം, ഇടപ്പള്ളി വഴിയാണ് ഇപ്പോൾ വടക്കോട്ട് യാത്ര ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വലിയ ഇന്ധന നഷ്ടം വരുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ യാത്രക്കാരുടെ സമയം ഒരു മണിക്കൂർ നഷ്ടപ്പെടുകയാണ്. അതൊഴിവാക്കുന്നതിന് അരൂരിൽ നിന്ന് ദീർഘദൂര ബസ്സുകളെങ്കിലും കൊച്ചിൻ ബൈപ്പാസ്സിലൂടെ അയയ്ക്കാനും കൊച്ചിൻ ബൈപ്പാസ്സിൽ ഒരു ബസ്സ് സ്റ്റേഷൻ ആരംഭിക്കുന്നതിനും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മുൻകൈ എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. ബാബു ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ നല്ലൊരു നിർദ്ദേശമാണ്. ഗതാഗതക്കുരുക്ക് വളരെ കൂടുതലുള്ള കൊച്ചിയിൽ പകൽ സമയങ്ങളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ് അവിടെ ചെല്ലുമ്പോൾ ഏതാണ്ട് അര മണിക്കൂറിനും ഒരുമണിക്കൂറിനുമിടയിലുള്ള സമയം അതിനിടയ്ക്ക് കടന്നുപോകുന്നു. ദീർഘദൂര ബസ്സുകൾ അരൂർ വൈറ്റില വഴി പോകുന്നതിനെപ്പറ്റി ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അവിടുത്തെ എം. എൽ. എ.-മാരുമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ട് ആവശ്യമാണെന്നുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായിട്ടും അത് നടപ്പിലാക്കും.

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ പ്രവർത്തനത്തിന് ഗവൺമെന്റ് 20 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഇന്നലെ അങ്ങ് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. അത് കിട്ടിയോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. എന്റെ ചോദ്യം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വലിയ പ്രതിസന്ധിയെ അഭിമുഖീകരിക്കുകയാണെന്നുള്ള വലിയ പ്രചരണം വന്നിട്ടുണ്ട്. അത് ഗവൺമെന്റിന്റെ നയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ്. പക്ഷെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ദൈനംദിന ഡീസൽ അടിക്കുന്നതിന് കെ. റ്റി. ഡി. എഫ്. സി.-യിൽ നിന്നും ഉയർന്ന പലിശ നിരക്കിൽ പണമെടുത്താണ് ഡീസൽ അടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് എന്നും അതിന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ഡിപ്പോകൾ പണയം വച്ചാണ് ഈ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും പറയുന്നു. ഇപ്പോൾ ഐ. ഒ. ബി.-യ്ക്കും ഭാരത് പെട്രോളിയത്തിനും എത്ര കോടി രൂപ കൊടുക്കാനുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: ഇപ്പോൾമാത്രം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വലിയ പ്രതിസന്ധിയുണ്ടെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. കോർപ്പറേഷൻ ആയതുമുതൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് പ്രതിസന്ധിയുണ്ട്. മുൻകാലങ്ങളിലുള്ള പ്രതിസന്ധിയാണ് ഇപ്പോൾ തുടരുന്നത്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ വരുമാനത്തിൽ ഈ അടുത്ത കാലത്ത് കാര്യമായ വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഫലമായി നഷ്ടം കുറച്ചെങ്കിലും കുറയ്ക്കാനേ സഹായിച്ചിട്ടുള്ളു. നഷ്ടം അൽപ്പംകൂടി കുറഞ്ഞുവന്നിട്ടുണ്ട്. ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് ലോണെടുത്ത് കെ. എസ്.ആർ. ടി. സി.-യുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നത് പുതിയ സംവിധാനമല്ല. മുൻകാലങ്ങളിലും ഇതുതന്നെയാണ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നത്. ഇപ്പോഴും അതുതന്നെയാണ് ചെയ്യുന്നത്. പുതുതായി ഒരു മാറ്റവും വരുത്തിയിട്ടില്ല.

ശ്രീ. ഡി. സുഗതൻ: ഈ അടുത്തകാലത്ത് പുതുതായി ആരംഭിച്ച ധാരാളം സർവ്വീസുകളുണ്ട്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ രണ്ട് പുതിയ സർവ്വീസുകൾ തുടങ്ങി. ഇപ്പോഴത്തെ മന്ത്രി വന്നതിനുശേഷം നാലോളം സർവ്വീസുകൾ തുടങ്ങി. ഇവിടെയെല്ലാം നല്ല കളക്ഷനാണ്. പക്ഷെ ധാരാളം വിദ്യാർത്ഥികൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഈ മേഖലയിൽ കൺസെഷൻ കൊടുക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള വ്യാപകമായ പരാതിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൺസെഷൻ കൊടുക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: പുതിയ റൂട്ടുകളിൽ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൺസെഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കാം.

റെയിൽവേ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്യുന്ന നടപടി

*3 [92] ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ:
,, വി. ജെ. പൗലോസ്:
,, കെ. ബാബു:
,, സി. പി. മുഹമ്മദ്:
,, വി. ഡി. സതീശൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനംവകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) റെയിൽവേയുടെ നിലവിലുള്ള വിവിധ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി എത്ര ഹെക്ടർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്തുകൊടുക്കണമെന്നാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്;

(ബി) അതിൽ എത്ര ഹെക്ടർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്ത് റെയിൽവെയെ ഏൽപ്പിച്ചുവെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(സി) നിലവിലുള്ള ഏതെല്ലാം വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തുകൊടുക്കണമെന്നാണ് റെയിൽവേ അവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്;

(ഡി) റെയിൽവേയുടെ നിലവിലുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ ഭൂമി എന്നത്തേയ്ക്ക് അക്വയർ ചെയ്ത് റെയിൽവേ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷനെ ഏൽപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

വനം വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പി. വിശ്വനാഥൻ): സർ,

(എ) കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി 307.06 ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്ത് നൽകണമെന്നാണ് റെയിൽവേ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്;

(ബി) 154.64 ഹെക്ടർ ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്ത് റെയിൽവേയെ ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly